

Velocidad y comunicación

La revolución de las transmisiones según Paul Virilio

Por Leonardo Marcos Oittana

oittanaleonardo@gmail.com - Universidad Nacional de Rosario, Argentina

SUMARIO:

Este trabajo aborda ciertos aspectos de la obra de Paul Virilio con la intención de recuperar un pensamiento singular y novedoso que nos permita interpelar alguna de las problemáticas que suscita en la actualidad el campo de estudios de la comunicación, en especial aquella que se refiere a la relación entre medios de comunicación, técnicas de percepción y modos de experimentación del espacio y del tiempo. En este sentido, se intenta dar cuenta de los aspectos más importantes y sobresalientes que implica la revolución de las transmisiones con su desarrollo de una velocidad absoluta y límite, intentando asimismo establecer algunos vínculos que podrían diferenciarla o no de la revolución precedente, esto es, la revolución de los transportes. Los modernos medios eléctricos y electrónicos de comunicación, desde el teléfono, pasando por la radio, la fotografía, el cine, la televisión, hasta llegar a Internet o al *ciberespacio*, consuman y acaban cumpliendo quizá el gran sueño de la especie humana, el proyecto más ambicioso, más osado: la sociedad veloz, la sociedad dromológica, la sociedad de carreras, la dromocracia.

DESCRIPTORES:

Virilio, Modernidad, Transmisiones, Velocidad, Dromología

SUMMARY:

This paper addresses certain aspects of Paul Virilio's work with the intent of recovering a particular and innovative thought that will allow us considering some of the issues currently dealt with in communication studies, especially those focusing on the relationship between media, perception techniques and various forms of experiencing space and time. In this respect, the aim is to account for the most prominent and important aspects entailed in the revolution of transmissions and its development of an absolute and limit speed, while establishing some relations that could differentiate this revolution from a previous one, that is, the transport revolution. The modern electric and electronic means of communication – from the telephone, radio, photography, cinema, television to the arrival of Internet and the cyberspace – may have fulfilled the great dream of the human species, the most ambitious and daring project: the high-speed society, the dromological society, the race society, the dromocracy.

DESCRIPTERS:

Virilio, Modernity, Transmissions, Speed, Dromology

177

"Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza, la belleza de la velocidad".

F. T. Marinetti, *Primer manifiesto futurista*.

"Aquí, como ves, se ha de correr a toda marcha simplemente para seguir en el mismo sitio. Y si quieres llegar a otra parte, por lo menos has de correr el doble de rápido".

L. Carroll, *A través del espejo*.

1. VELOCIDAD Y DROMOLOGÍA.

La noción de velocidad es el concepto que guía toda la obra de Paul Virilio, determinando las condiciones y progresos de su pensamiento. Sin dudas, puede parecer extraño que un fenomenólogo, seguidor de las filosofías de Edmund Husserl y de Maurice Merleau-Ponty, otorgue tal importancia a aquello que no alcanza precisamente la categoría de fenómeno¹. En efecto: si la velocidad no es un fenómeno, sino una relación *entre* fenómenos, ¿por qué entonces un fenomenólogo la situaría en el corazón de su pensamiento, en el núcleo de sus preocupaciones, convirtiéndola en su concepto más elaborado? No es ésta una pregunta de fácil resolución, por cierto. Pero he aquí una primera respuesta: el interés fenomenológico por todo aquello relacionado con la velocidad se explicaría porque esta última sería algo así como una condición indispensable, fundamental, decisiva en cuanto a lo que hace a la aparición sensible de la realidad, a la presentación de la apariencia fenoménica. Por tanto, nuestra experiencia fenoménica dependería en primer lugar de la velocidad de aparición de la realidad: "No olvidemos nunca, en efecto, que la verdad de los fenómenos siempre está limitada por su velocidad de surgimiento" (Virilio, 1997 B: 39). La velocidad sería así el primer gran modo de mediatización de la experiencia, de la realidad, y aquello que disiparía más efectivamente en todos los dominios la ilusión de la inmediatez.

De modo que, en principio, es necesario subrayar que para Virilio la velocidad es la relatividad misma: no un fenómeno, sino una relación entre fenómenos. Con esta consideración notamos en toda su profundidad la influencia que el físico Albert Einstein ha ejercido en el pensamiento de Virilio. Adoptando los postulados básicos de la teoría de la relatividad general, Virilio elabora el concepto de velocidad en sintonía con la crítica que Einstein llevara a cabo a la concepción mecanicista de Newton que hacía del espacio y del tiempo unas estructuras vacías, estáticas y homogéneas. Los intervalos de espacio y de tiempo no son, entonces, hechos absolutos, sino verdades relativas a instancias particulares de movimiento, de aceleración, instancias que definen niveles o clases de velocidad. Como consecuencia, la velocidad no es estrictamente un hecho fáctico, sino más bien una variable del movimiento, una instancia decisiva que determina unos espacios y tiempos particulares, es decir, unas modalizaciones espaciotemporales específicas, unas intensidades de experiencia. Así entendida, la velocidad es antes un *medio* que un *movimiento*: un medio de control, de comunicación, de visión, de percepción o de relación, en todo caso un medio de vida².

La velocidad como medio resulta siempre provocada por el vehículo: "Este vehículo puede ser metabólico como el caso de la caballería en la historia, o técnico como el papel del navío en la conquista marítima, o los ferrocarriles o los aviones trasatlánticos, y condiciona las sociedades" (Virilio, 1997 A: 16). A menudo Virilio denomina *vector* al vehículo y *trayecto* al movimiento o desplazamiento. La elaboración del concepto de velocidad se condice con el interés por lo trayectivo, por el trayecto³. De ahí que Virilio se declare como un "urbanista" más que como un "filósofo", puesto que considera a la ciudad, a esa "mayor forma política de la historia" (Virilio, 1997 A: 41), como "el lugar de los trayectos y de la trayectividad" (Virilio, P., 1997 A: 42). Lo designado con el neologismo "trayectivo" señala

una tercera instancia con la cual Virilio intenta superar el dualismo que opone el objeto y el sujeto, lo objetivo y lo subjetivo, el mundo de las cosas y el mundo de los hombres. Según sea la naturaleza del trayecto se tendrá un tipo de proximidad: proximidad *inmediata* con el ágora, el foro y el atrio; proximidad *metabólica* a partir del movimiento de un animal; proximidad *mecánica* a partir de la revolución de los transportes; finalmente, proximidad *electromagnética* o *electrónica* con la revolución de las transmisiones. El trayecto es el ser del movimiento, y es por ello que su estudio permite la comprensión de los regímenes de percepción y visibilidad, puesto que estos se encuentran siempre vinculados a tipos específicos de movimientos, a tipos específicos de celeridad.

Lo "trayectivo" constituye, sin más, el principio de inteligibilidad de la velocidad. El grado de aceleración que un vector imprime a un trayecto depende de la potencia que logre desarrollar e imponer en relación con la oposición y resistencia que ejerza un medio físico concreto o un factor medioambiental dado; por su parte, este grado de aceleración determina el tipo particular de velocidad: velocidad mínima, velocidad relativa, velocidad de liberación, velocidad absoluta. Asimismo, este tipo particular de velocidad se sustenta en todo momento en una específica relación entre el espacio y el tiempo. Como decíamos antes, la naturaleza del espacio y del tiempo varía al igual que su relación en la medida en que aumenta o disminuye una aceleración determinada. De manera que la velocidad consiste en un *modo de relación* entre el espacio, lo extensivo, lo material, y el tiempo, lo intensivo, lo inmaterial. De esta relación se desprende el carácter *relativo* o *absoluto* de la velocidad. Por "aceleración" debe entenderse el movimiento que inclina la relación entre el espacio y el tiempo hacia este último; por el contrario, la desaceleración consiste en la ejecución de un movimiento inverso, un movimiento que remonta esa tendencia que iba de la extensión del espacio ha-

cia la intensidad del trayecto. En consecuencia, toda aceleración tiende a lo inmaterial, tiende a la imposición del tiempo sobre el espacio, sobre lo extensivo, de allí su "intensidad", el vértigo del movimiento que nos entrega. No obstante, la velocidad es siempre más importante, más decisiva que el propio tiempo, aunque encuentre en él precisamente su posibilidad de liberación.

La velocidad sería desde un principio una especie de "rebasamiento de toda `resistencia al avance` que emparenta al hombre con el ángel y al ser con el pájaro, puesto que todos lo sabemos por experiencia: *Lo que no cae, vuela*" (Virilio, 1997 B: 93). En esta perspectiva hay una comprensión de la realidad y de la historia como fenómenos tributarios de la naturaleza cambiante de la experiencia espaciotemporal, experiencia de la cual la velocidad es el agente. En este sentido Virilio constata que el decurso histórico muestra un crecimiento del nivel de velocidad, lo que equivale a un aumento de la primacía del tiempo sobre el espacio, vertiginosa e implacable imposición de lo intensivo sobre lo extensivo. La materialidad tiende a disolverse debido a la aceleración de la vida, aceleración que entabla un combate prodigioso contra la pesadez: "Derramarse, disolverse, aligerarse, estallar, abandonar el cuerpo pesado, todo nuestro destino podría leerse en lo sucesivo en términos de evasión, huida" (Virilio, 2003: 90). En este punto el pensamiento de Virilio se acerca sensiblemente al de Jean Baudrillard. Para Baudrillard, en efecto, la realidad inmediata tiende a una situación de inmaterialidad mediada, la cual se consume con la llegada de los medios masivos de comunicación, puesto que estos trastocan la realidad representada a favor de una hiperrealidad simulada (Baudrillard, 1987). Por su parte, Virilio considera que la hiperrealidad comienza con el advenimiento del tiempo-luz, con la aceleración absoluta y límite de la velocidad permitida por el medio electromagnético. Lo hiperreal debería comprenderse como un producto

de la velocidad, como un efecto de la aceleración de la historia por parte de las modernas técnicas de comunicación, y no, por tanto, como un resultado de la manipulación ideológica. La hiperrealidad significaría, en todo caso, una conmoción de la duración, la culminación de la conmoción sufrida por la extensión material a partir de la emergencia de los modernos medios de transporte, además de la evidencia extrema de que “la velocidad lleva a la abstracción” (Virilio, 2003 A: 69).

Es necesario comprender que la velocidad funda la relatividad fenoménica porque ella misma es relativa, relativa a una extensión del espacio y a una duración del tiempo. Es por eso que lleva en sí misma hasta el límite la situación paradójica. Esopo hacía de la lengua la mejor y la peor de las cosas: Virilio aplica esta fórmula a la velocidad, y de allí a todo lo que tiene que ver con ella, como, por ejemplo, la información. La velocidad es tan buena como mala, al mismo tiempo la ganancia y la pérdida, la esperanza y la amenaza, ya que, en definitiva, “ella es la vida misma” (Virilio, P., 1997 A: 16). Puesto que con la velocidad el presente propende a ser esquivado por el movimiento de aceleración que consagra al pasado y al futuro como las dimensiones más importantes del tiempo, las situaciones paradójicas acompañan a la celeridad. Virilio insiste a menudo sobre este tema y hasta llega a hablar de una “verdadera cultura de la paradoja” (Virilio, P., 1997 B: 33). Con la velocidad absoluta la cultura técnica celebra la verdad incómoda de la cultura paradójica, en la cual se hacen presentes un “trayecto sin trayectoria”, un “vehículo inmóvil”, una “llegada sin partida”, un “movimiento estático”, una “visión sin mirada”, un “paisaje sin horizonte”, un “vértigo hacia arriba”, una “localidad global”, un “espacio virtual”... La paradoja primera, que explica la completa colección de paradojas de la aceleración, está en el hecho de que la velocidad del movimiento desemboca en estados inerciales: a más velocidad, más inmovilidad. El progreso dromológico concluye en el retroceso, en la eliminación del propio

movimiento, en la ausencia de duración presente, en la inercia. De esto mismo participa la retención generalizada del volumen y la distancia que trae como corolario el “vacío de lo veloz”⁴. En este sentido, no es difícil notar que la *velocidad de desaparición* del tiempo-luz presenta un nuevo desafío para la fenomenología: si antes trataba con la aparición de la realidad, a lo sumo con su ocultamiento, ahora deberá tratar con un sustituto mucho más huidizo, es decir, con la desaparición de la realidad, con la dispersión del fenómeno.

Ahora bien, Virilio va incluso más lejos y llega a decir que la conciencia misma debe ser pensada en términos de velocidad. La velocidad sería la primera producción de la conciencia. Virilio sigue en este punto a Henri Bergson y su idea según la cual el espíritu es una cosa que “dura”. Las facultades de la conciencia, como por caso la inteligencia o la imaginación, serían tratadas entonces como producciones específicas de la duración de la conciencia, como producciones específicas de su velocidad. Sería novedoso, siguiendo este planteo, tratar a la intuición como un exceso de velocidad, o tratar una pasión, amor u odio, como estados inestables de aceleración. La percepción dependería por entero del ritmo de la “duración”, de la velocidad de nuestro espíritu. Escribe Virilio: “Es nuestra duración lo que piensa, la primera producción de la conciencia sería la velocidad que le es propia durante el recorrido de su tiempo. Entendida así, la velocidad sería idea causante, idea anterior a la idea” (Virilio, 1988: 23). La velocidad es un medio para interpretar el mundo, principio, fuente y medida del movimiento, idea anterior a la idea, mediatización primera de la vida comprendida como movimiento. Al definir el movimiento, al estar en el corazón de su performance, la velocidad crea tiempos y distancias, intensidades y extensiones, regímenes singulares de percepción, modos de ver, escuchar, oler, tocar, pensar, modos de habitar o de rechazar. Es así como la velocidad es la condición de surgimiento de las apariencias; pero

también, y sobre todo, la velocidad se convierte poco a poco en la condición esencial, moderna, de la propia desaparición, de la propia dispersión de las apariencias.

2. VELOCIDAD, CUERPO, TERRITORIO.

Siendo una especie de tensión rítmica, la velocidad es coreográfica: se relaciona directamente con la gestualidad de los cuerpos. De allí se desprende la importancia que otorga la economía política de la velocidad al cuerpo. La velocidad, en efecto, concierne en lo fundamental al cuerpo, organización y plano a partir del cual experimentamos la vida. Virilio distingue tres tipos de cuerpos, los cuales están estrechamente ligados entre sí y a los que considera según un orden de mayor a menor necesidad, siendo el primero el que posibilita la realidad de los otros dos, y el segundo el que señala la posibilidad del tercero: así, pues, tenemos un *cuerpo territorial*, un *cuerpo social* y un *cuerpo biológico* (es interesante constatar cómo Virilio piensa la técnica en función de su "lugar", es decir, en función del cuerpo sobre el que actúa). El cuerpo territorial es sin más el propio planeta Tierra, su geografía, su climatología, su suelo. Este cuerpo se divide en el *medio* (el aspecto más bien físico, el terreno propiamente dicho, el registro más elemental del espacio urbano o rural, expresión de la organización del suelo, del medio natural) y el *territorio* (el cual es ya el producto de la emancipación del terreno por la acción de la velocidad, con los transportes terrestres, marítimos o aéreos, por ejemplo, o a partir de los modernos medios electrónicos de telecomunicación, como, por ejemplo, el teléfono, la radio o la televisión; de aquí que se pueda considerar a los dispositivos de transporte o comunicación como creadores de territorios nuevos sobre medios físicos dados). El cuerpo social, por su parte, tiene que ver con la sociedad como instancia de intercambio y vínculo material y simbólico entre los hombres, como instancia de organización de la circu-

lación de personas y bienes. El tercer tipo de cuerpo, el cuerpo biológico, a menudo denominado por Virilio en términos de *cuerpo animal*, se corresponde directamente con la vida biológica. El segundo cuerpo permite la *producción*, así como el tercero posibilita la *procreación*, mientras que el primero, el cuerpo territorial, los posibilita a ambos al darles el "punto de apoyo" y las condiciones de la vida en general: suelo, clima, estabilidad. A su vez, cada cuerpo entrega un horizonte de movimiento según el cual se orienta la percepción y la acción. El cuerpo territorial provee un *horizonte aparente*, sobre el que se destaca toda escena, el cuerpo social dispone un *horizonte profundo*, a partir del cual se conforma el imaginario colectivo, mientras que el cuerpo biológico permite la vivencia singular del mundo a través de un *horizonte individual*.

De manera que, así como no hay movimiento sin trayecto, no hay velocidad sin cuerpo. En consecuencia, la velocidad del trayecto se corresponde más con la aceleración que experimenta un cuerpo que con la aceleración del vehículo: "La idea de la ritmología forma parte de la economía política de la velocidad, y cuando se habla de velocidad, se habla de los cuerpos, no se habla de los vehículos" (Virilio, 2003 A: 58)⁵. Es evidente que las tres grandes revoluciones de la modernidad de las que nos habla Virilio se producen a partir de relaciones muy especiales que el progreso dromológico instaure entre la velocidad y los diferentes tipos de cuerpos. En efecto, con la revolución de los transportes comienza la gran conquista técnica del espacio físico, o sea, del cuerpo territorial. Es en el siglo XIX donde formalmente el espacio comienza a ser conquistado por la reducción de la duración del tiempo del desplazamiento, hecho que induce a Virilio a concebir a la modernidad como la época en la cual se asiste al progresivo dominio técnico del espacio por medio de los diferentes tipos de aceleración de los trayectos⁶. La revolución de las transmisiones, iniciada a fines del siglo XIX con la prensa masiva, el

telégrafo y luego el teléfono, e intensificada a lo largo de todo el siglo XX con los modernos medios de comunicación dependientes de la velocidad de propagación absoluta de las ondas electromagnéticas (radio, cine, televisión, Internet), continúa esta tendencia, propiamente moderna, de vectorización creciente de los trayectos. Lo que aquí se conquista es el cuerpo social, cuerpo social de ahora en más eminentemente *mediatizado*, y mediatizado por la velocidad de la luz. La revolución de los transportes también, desde luego, había significado cierta conquista del cuerpo social. Sin embargo, en verdad, la técnica actuaba en este caso en relación a lo *infraestructural*, con las vías férreas, las carreteras, las líneas de alta tensión, por ejemplo, que complementaban el equipamiento del territorio que lograban antaño las vías romanas o el trazado de grandes canales para la navegación. Con la sociedad de las comunicaciones es más bien sobre la *superestructura* que se actúa. De allí que las mayores modificaciones en el ritmo social se detecten en el dominio de lo cultural, en las formas comunes de conciencia, en los modos colectivos de valorar, en las maneras de relacionarse que una sociedad tiene con su entorno, con su pasado, con su tradición.

Ahora bien, el progreso dromológico no se detiene aquí. A la conquista del cuerpo territorial y del cuerpo social se le suma, desde el último tercio del siglo XX, la conquista del cuerpo biológico. Conquista última de la velocidad que Virilio entiende como la "fagocitosis de las prótesis" (Virilio, 2003 B). La tecnociencia conduce a una miniaturización del objeto técnico que permite su intrusión en el propio cuerpo animal del hombre: "En efecto, en la actualidad el lugar de las técnicas de punta ya no es tanto lo ilimitado de lo infinitamente grande de un medio ambiente planetario o espacial, como el de lo infinitamente pequeño de nuestras vísceras, de las células que componen la materia de nuestros órganos" (Virilio, P., 2003 B: 110). El lugar de la técnica es aquí lo *infraestructural*. Se

trata una nueva peripecia del progreso dromológico, de un nuevo capítulo de ese progreso de la celeridad que conlleva la insistente acción de la velocidad sobre el cuerpo: cuerpo territorial, primero, cuerpo social, después, cuerpo biológico, finalmente. Infraestructura, superestructura, antes, infraestructura, hoy: lo que cuenta aquí es la aceleración que se prepara, las velocidades que fabrican las innovaciones técnicas. Lo que es necesario considerar es cómo la técnica, tal como observa Walter Benjamin, somete "al sistema sensorial del hombre a un complejo *training*" (Benjamin, 2010: 33), cómo, sobre todo desde la invención de los fósforos (la velocidad técnica del fuego), las innovaciones tecnológicas "tienen en común el hecho de sustituir una serie compleja de operaciones por un gesto brusco" (Benjamin, 2010: 32).

Así pues, cada sociedad se caracteriza por el tipo particular de vínculo que mantiene con la velocidad, por la aceleración que sus vectores imprimen a sus actividades, por la naturaleza de sus trayectorias, por la importancia que la celeridad acusa en su organización. En este sentido, "toda sociedad es una sociedad de carreras" (Virilio, 1997 A: 17). Por otra parte, no caben dudas para Virilio de que cada sociedad extrae su poder de su relación específica con la velocidad. El poder es control o dominio, y el control o el dominio, sea sobre un territorio o sobre cualquier otra cosa o situación, se realiza a partir de la velocidad del movimiento. El ejercicio del poder se corresponde, antes que nada, con el ejercicio de la velocidad, con el control de un territorio a través de una velocidad que actúa sobre su espaciotemporalidad: "Sea en las sociedades antiguas a través del papel de la caballería (los primeros banqueros romanos eran caballeros), sea en la potencia marítima a través de la conquista de los mares, el poder es siempre el poder de controlar un territorio mediante mensajeros, medios de transporte y de transmisión" (Virilio, 1997 A: 17). El poder es esencialmente *poder dromocrático*:

"La velocidad es el poder mismo" (Virilio, 1997 A: 18)⁷.

Sin dudas, la velocidad es una dimensión más que decisiva del ordenamiento de las ciudades, tanto como de la actividad política, económica y cultural. Además, la velocidad, la primera producción de la conciencia, sería asimismo un factor determinante de nuestra percepción, incluso se trataría de la primera gran instancia de "mediatización" de nuestra comunicación con el mundo, de nuestra experiencia en general. Sin embargo, Virilio considera que no se le ha prestado suficiente atención a este hecho, por demás evidente. Es por eso que propone una disciplina que se encargue del estudio de la velocidad, de la problemática de la aceleración de los vectores, de la naturaleza de las trayectorias. La llama *dromología*, del griego *dromos*, carrera. Esta disciplina se encargaría del estudio de la velocidad desde el punto de vista de la economía política de la aceleración, por lo que implicaría una "política de la velocidad" que prestaría especial atención a los modos de aceleración experimentados por una sociedad en relación con las modificaciones que éstas producen en sus vivencias del espacio y del tiempo. De este modo, dedicándose al estudio del progreso dromológico, la economía política de la velocidad completaría el proyecto de la economía política decimonónica, la cual se ocupaba del estudio de la acumulación y circulación de la riqueza. Virilio constata que la dromología se hace cada vez más necesaria en la medida en que se profundiza la revolución de las transmisiones y las comunicaciones: "Ayer, la aceleración de los transportes marítimos; hoy, la aceleración de las informaciones. Así pues, se impone una política de la velocidad. Después del momento en que estamos amenazados por una cibernética social, por las telecomunicaciones, por Internet y por la automatización de la interactividad, es necesario que haya una economía política de la velocidad al igual que existe una economía política de la riqueza y de la acumulación" (Virilio, 1997 A: 61-62).

3. LA REVOLUCIÓN DE LAS TRANSMISIONES.

Con la revolución de las transmisiones alcanzamos progresivamente el límite de aceleración de los trayectos, nos sentimos ingresar en una nueva época, inédita, asistimos a la formación de un nuevo tipo de sociedad, comenzamos a vivir un cambio profundo en los modos de experimentar y concebir el espacio y el tiempo. Los modernos medios eléctricos y electrónicos de comunicación, desde el teléfono, pasando por la radio, la fotografía, el cine, la televisión, hasta llegar a Internet o al *ciberspacio*, consuman y acaban cumpliendo quizá el gran sueño de la especie humana, el proyecto más ambicioso, más osado: la sociedad veloz, la sociedad dromológica, la sociedad de carreras, la dromocracia. Se ha dicho muchas veces que el gran sueño del hombre era poder volar como lo hacen los pájaros, sentir la liviandad de un movimiento suspendido en el aire. Pero la experiencia del alunizaje del Apolo 11 nos ha entregado suficientes pruebas de cuán prematuro es en definitiva este sueño. En este momento de la historia todo da a entender, por el contrario, que ser capaz de volar como un pájaro es quizá un sueño aún secundario, un sueño gastado, un poco olvidado, vuelto demasiado cotidiano por el tránsito de los aviones, en todo caso demasiado dependiente de lo que en verdad el hombre quiere, desea profundamente desde la noche de los tiempos: ser veloz como el chicoteo de un látigo, alcanzar el movimiento absoluto, romper con su nacimiento de carne, desaparecer en el vacío de la velocidad de la luz, ser esa misma luz que anticipa el trueno.

El progreso dromológico parece conducirse de acuerdo con este anhelo, no sólo humano, claro está, de ser pura velocidad. En efecto, el cohete espacial, y antes, de algún modo, el avión, le posibilitó a la humanidad alcanzar la *velocidad de liberación* de la gravedad terrestre, así como los modernos medios de transporte, terrestres o marítimos, supusieron la conquista de la *velocidad relativa*. Sin embargo, las

propias telecomunicaciones *en tiempo real* van incluso más allá al sostenerse en la *velocidad absoluta*, en el movimiento absoluto, en el puro tiempo sin inscripción, sin peso, de la velocidad de la luz. Virilio dice sin más que la revolución de las transmisiones implica “la capacidad de alcanzar la barrera de la luz” (Virilio, 2003 A: 103)⁸, lo que da lugar a “la noche de un tiempo sin espacio” que inaugura “un planeta en suspensión en el tiempo” (Virilio, 1997 B: 15). Luz directa del Sol, luz eléctrica, velocidad de la luz: tras el *geocentrismo* y el *antropocentrismo*, ¿estamos ahora en presencia de un *luminocentrismo*? ¿Ha llegado el momento de una verdadera “ciudad-luz”? Deseo último del hombre: hacer de la velocidad su destino. Incluso el sueño del “hombre invisible”, inmaterial, tan bien retratado por Herbert George Wells en *The Invisible Man*, depende por entero del cumplimiento de este destino. Lo visible y lo invisible, la aparición y la desaparición, todo ello es para Virilio un asunto de aceleración, de velocidad.

La revolución de las transmisiones constituye un momento bisagra, una conmoción decisiva para la historia de la humanidad. La revolución de los transportes era ya en gran medida una revolución de las transmisiones, pues implicaba una nueva velocidad de circulación de las personas, los mensajes y los bienes. Juntas, ambas revoluciones ocasionan una modificación muy profunda en todos los dominios, tanto en la cultura como en la economía y la política, en la vida misma de las ciudades. No obstante, es la propia revolución de las transmisiones, con la aparición de la prensa masiva, el telégrafo y el teléfono, la radio, la fotografía instantánea, el cinematógrafo, la televisión en directo y, últimamente, con la aparición del espacio digital o *ciberespacio*, la que nos instala directamente en una sociedad de la comunicación y la información. A este tipo de sociedad Virilio prefiere llamarla sociedad posindustrial, y la caracteriza como una sociedad en la cual prima la circulación de mensajes por sobre la acumulación de bienes. La revolución de los trans-

portes, por su parte, estuvo directamente relacionada con las revoluciones industriales, sobre todo con la segunda, la cual se valió de una profunda sofisticación técnica de los vehículos que provocó una mutación considerable en los modos de desplazamiento. Por último, la revolución de los transplantes, que comienza a desarrollarse, señala más bien una sociedad poshumana, en la cual el ciclo de la evolución natural sería sustituido por la selección artificial en un movimiento que lleva finalmente de la *biosfera* a la *tecnosfera*.

Como decíamos antes, Virilio distingue tres clases de velocidades: *velocidad relativa*, *velocidad de liberación* y *velocidad absoluta*. Todas ellas tienen esencialmente lugar en la época moderna (por ello no debe sorprender que a menudo Virilio se refiera a cualquiera de estas tres clases de aceleración llamándola simplemente *velocidad*), y determinan las dos grandes revoluciones dromológicas. La velocidad relativa caracteriza la revolución de los transportes, mientras que la velocidad absoluta define la revolución de las transmisiones. Por su parte, la velocidad de liberación señala un grado muy particular de intensificación de la velocidad relativa, una especial liberación de la aceleración correspondiente a ese momento de transición crítica que lleva de una a otra etapa, del avión al ciberespacio, y que también define la revolución de las transmisiones, aunque por cierto a un nivel inferior al alcanzado por la propia velocidad-luz, nivel no por ello, sin embargo, menos paradigmático. Es necesario subrayar que los tres tipos de velocidades no se suceden, sino que, por el contrario, coexisten, y es esta compleja amalgama lo que nos hace hablar de “sociedades de las comunicaciones”. Los medios o vehículos que posibilitan un tipo u otro de velocidad han permitido distintos niveles de aceleración de las trayectorias, posibilitando a su vez la superación de las barreras físicas establecidas: el avión supersónico posibilitó la superación de la barrera del sonido, en tanto el cohete espacial hizo lo propio con la barrera

del calor. Pero he aquí que los modernos medios de comunicación, sobre todo los electrónicos, se enfrentan con una barrera, la de la luz, que ya no pueden franquear, hecho que señalaría el fin, el agotamiento del progreso dromológico, al menos tal como hasta ahora se nos ha presentado.

La velocidad relativa supone la primera crisis profunda del continuum espaciotemporal, puesto que con ella la duración comienza a imponerse seriamente a la extensión, y el movimiento de los vehículos comienza a prevalecer sobre el espacio recorrido. El automóvil, el barco o el tren señalan esta importancia que progresivamente cobra el trayecto, el recorrido, la circulación, por sobre el espacio recorrido o atravesado. La velocidad que estos vehículos metabólicos o mecánicos producen es "relativa" por cuanto la aceleración, que siempre supone una primacía de la duración sobre la extensión, no logra aún prescindir del espacio físico. Además, el espacio material todavía reserva aquí un gran valor puesto que es objeto de conquista: en efecto, la conquista del espacio terrestre es el anhelo de la modernidad naciente, de la modernidad industrial, lo que motiva en esencia la producción tecnológica de una velocidad de desplazamiento físico. El síntoma más evidente de esta desvalorización del espacio terrestre lo da el intento de escapatoria de la atracción gravitacional conseguido con la velocidad de liberación, mientras que la confirmación de la devaluación que sufre lo extenso estaría dada por la conquista del tiempo real lograda con la velocidad absoluta de los modernos medios de comunicación electrónicos.

La velocidad relativa está fundada en un tiempo lineal, secuencial, cronológico. Este tiempo lineal sustituye al tiempo cíclico de la antigüedad clásica, que comprendía el tiempo en función del movimiento circular de los astros, y supone la primera liberación importante del tiempo con respecto al movimiento. El tiempo regular, medible, al que se controla con la aceleración, deja de ser concebido en función del mo-

vimiento; por el contrario, pasa a ser el movimiento el que es concebido en función del tiempo: de este modo, el movimiento, el desplazamiento, al depender directamente del tiempo cronológico, se vuelve lineal, progresivo, como el de un ferrocarril o el de un automóvil. El tiempo cronológico es un tiempo pensado según la instancia del presente, según la instancia de lo actual: el pasado se concibe como lo que *fue presente* y el futuro como lo que *será presente*. Este tiempo lineal hace del espacio una extensión homogénea, eminentemente euclidiana, que podemos observar muy bien en la organización geométrica ortogonal de la ciudad moderna. El tiempo cronológico es un tiempo que avanza, que progresa según un futuro que adviene y un pasado que se conserva como tradición: es el tiempo irreversible que produce la historia, y que describe la historiografía clásica. Es el tiempo del modelo de la representación clásica, es el tiempo de la modernidad. Ahora bien, la velocidad absoluta propia de la revolución de las transmisiones culmina el progreso dromológico desencadenado con la revolución de los transportes, determinando, por consiguiente, una situación compleja que nos haría ingresar de lleno en un nuevo tipo de sociedad, en una formación social esencialmente ligada a los fenómenos de comunicación y al elemento de la información.

Esta velocidad-límite había sido bosquejada en cierta media con el avión, y concretada a su vez con el cohete espacial, el cual alcanza finalmente la velocidad de liberación de la gravedad terrestre (11. 2 km/s, equivalente a 40320 km/h). La velocidad de liberación pertenece entonces a ese momento de transición difícil de determinar que acontece entre una y otra revolución, coexiste con ese momento crítico que anuncia la definitiva supremacía del tiempo de la luz sobre el espacio de la materia; momento que se insinúa con la invención del avión y se alcanza, finalmente, con la puesta en órbita del cohete espacial, en efecto, pero que se desarrolla, si lo entendemos en sintonía con la

gran emancipación del trayecto, a partir de la invención de la radio, del teléfono, de la imagen instantánea de la fotografía, de la imagen en movimiento del cine, del *live* televisivo... La aceleración ondulatoria del ciberespacio le debe todo a la velocidad de liberación: evidentemente, a partir del primer avión que los hermanos Wright lograron posar en el cielo, o después de la primera circulación de las ondas hertzianas de una radio, somos conscientes de una verdad incómoda, puesto que comprendemos que ya no se volverá más a pisar suelo terrestre (o se volverá a pisar, en todo caso, con la excusa de una parada momentánea que enseguida reclamará un nuevo despegue, una nueva suspensión en el aire). Todo indica que la revolución de los transportes comienza a agotarse muy temprano, cuando la liberación de la velocidad es un hecho, cuando, asimismo, son creados el avión o el ferrocarril, cuando la aceleración máxima de las transmisiones da sus primeros pasos o, mejor dicho, sus primeros vuelos.

En cierto modo, la velocidad de liberación anticipó la realidad virtual del ciberespacio, del mismo modo que el avión anunció el cohete, o la fotografía preparó las condiciones materiales y perceptivas para el surgimiento del cine. Mark Dery llama *velocidad de escape* a lo que Virilio denomina *velocidad de liberación*, y también parece sugerir una relación muy especial entre este tipo de velocidad y la realidad virtual del ciberespacio: "La velocidad de escape es la velocidad en la que un cuerpo vence la atracción gravitatoria de otro cuerpo, como por ejemplo una nave espacial cuando abandona la Tierra. La cultura de los ordenadores, o cibercultura, parece cada vez más cerca de ese límite en el que logrará alcanzar esa velocidad de escape" (Dery, 1998: 11). Es verdad que la velocidad relativa supone ya una cierta emancipación del trayecto, pero esto no hace más que demostrar el carácter mismo de toda aceleración, es decir, la supremacía, cualquiera sea, de la duración sobre el espacio, del movimiento

sobre la extensión recorrida, puesto que, en esencia, toda velocidad, por pequeña que sea, implica una suerte de liberación de toda atracción, de toda pesadez. Lo que sí resulta inédito con la liberación de la velocidad de la que hablan Virilio o Dery es el hecho de que la extensión geofísica deja de ser el soporte del movimiento: la aceleración es entonces producida por la velocidad máxima del vuelo sin superficie del cohete espacial o por la velocidad-luz de las ondas electromagnéticas. Sin la liberación absoluta de la velocidad no hubiera habido, desde luego, una revolución de las transmisiones. Lo que quiere decir, pues, que sin la emergencia del tiempo cosmológico de la luz, curvo, intensivo, que se impone sobre el tiempo geológico de la materia, lineal, profundo, la "mediatización de la luz", fuente de vida de los modernos medios de comunicación, se habría hecho imposible.

Con el alunizaje tripulado, el hombre comienza a ser consciente de vivir en un tiempo astronómico, figura del tiempo único, global, esférico, desencadenado por la velocidad de las transmisiones: un tiempo-luz que se presenta como un *horizonte cosmológico*. Experiencia rica en alegorías del "desdoblamiento del tiempo", que acabará, con el *live* televisivo y el ciberespacio, en lo que Virilio denomina *estéreo* o *realidad*: "Estamos ante una realidad en estéreo. Como los graves y los agudos que dan una sensación de profundidad, de relieve, tenemos ahora un espacio actual y un espacio virtual. Así que es necesario trabajar con esta realidad en estéreo, con este relieve de la realidad" (Virilio, 2003 A: 72). Virilio compara la situación del alunizaje con el ciberespacio, el espacio inmaterial de la circulación de las ondas electromagnéticas, el espacio virtual del puro tiempo de la comunicación contemporánea. Escribe en *Ciudad pánico*: "De hecho, la realidad virtual no es nunca más que un simulador de la pérdida de gravedad experimentada, en el transcurso del siglo veinte, en la ingravidez de los primeros viajes astronáuticos" (Virilio, 2006: 135). Alunizaje y ciberespacio,

espacio cósmico y espacio luz, ambos liberan a la velocidad, ambos operan una misma violencia contra el continuum espaciotemporal, de manera que: “En los dos casos estamos forzados a enfrentar un mismo desafío, el de una repentina “desrealización” de la materia-espacio-tiempo” (Virilio, 1997 B: 173).

El propio espacio, primero, con la velocidad relativa, el propio tiempo, después, con la liberación absoluta de la velocidad: acaba siendo el conjunto del continuum espaciotemporal aquello que se accidenta. Con la velocidad relativa de los vectores metabólicos o mecánicos era el tiempo local, espacializado y cíclico de la geografía el que se accidentaba, cediendo ante la fuerza de aceleración de la historia. Pero con la velocidad de liberación, latente en la velocidad del avión, o con la velocidad absoluta, encarnada en la propagación de las ondas radiofónicas o televisivas, es la propia duración la que se contrae, es la propia linealidad del tiempo que “dura” la que adquiere una extraña curvatura, de tal modo que es ahora la constitución misma de la realidad, y no ya solamente la constitución elástica de la realidad de la historia, lo que se acelera, dando lugar a ese “vértigo del tiempo”, a esa incesante “agitación del instante” anunciada desde sus albores por la época moderna. El vértigo del tiempo surge como consecuencia del accidente del espacio⁹, pero sobre todo como corolario inestimable del accidente del presente, el accidente de la duración, el gran accidente de la revolución de las transmisiones. Con el espíritu intempestivo que lo caracteriza, Virilio aventura la posible consecuencia de este “accidente de los accidente” del que hablaba Epicuro, es decir, el accidente del tiempo: “Si para algunos el único sufrimiento es el de los días que pasan, pueden tranquilizarse: *mañana el presente ya no pasará más; a lo sumo, casi no lo hará*” (Virilio, 1997 B: 181).

No es difícil advertir que Virilio piensa el *contacto mediático* como un asunto de velocidad: es velocidad lo que pedimos a los medios de transporte o de

transmisión y es precisamente un ritmo de velocidad, un gradiente específico de aceleración lo que ellos nos entregan, antes que otra cosa. Relacionarse con un medio implica participar de una determinada celeridad: es más, para Virilio la velocidad misma es el principal medio, el medio de todos los medios, lo que nos permite ver, actuar, comprender, interpretar. Desde esta perspectiva, pensaremos a los medios de comunicación como “fabricas de velocidad”, como máquinas de aceleración, antes que como aparatos ideológicos, instancias de afección o extensiones del hombre. Todo ello puede relacionarse con la comunicación mediática, desde luego, y puede servirnos de mucho a la hora de comprenderla, pero lo esencial es el tipo de aceleración que cada medio genera en el contacto con sus usuarios: desde allí pueden desprenderse todas las características que imaginemos atribuir a un medio. En este sentido, la revolución de las transmisiones ha develado una verdad anunciada con la revolución de los transportes: lo que se mediatiza es la velocidad. Sin dudas, la relación entre comunicación y velocidad alcanza su punto máximo con la revolución de las transmisiones.

Estamos en presencia, sin dudas, de un hecho inédito: el movimiento de la aceleración ya no depende de un vector metabólico o mecánico, es decir, de un transporte físico. Por el contrario, el movimiento es ahora producido por la velocidad misma, por la velocidad de la luz. El móvil se identifica con el movimiento puesto que el vector se independiza del trayecto, de su inscripción en un *aquí* del espacio, lo que no es más que otra forma de decir que la duración se independiza de la extensión, de todo “eje” de referencia: en consecuencia, tal como se expresa en *Hamlet*, podemos decir que “el tiempo se sale de sus goznes”. El movimiento deviene un puro tiempo, perdiendo así su dirección y su topología. Escribe Virilio: “Hay, en lo sucesivo, un trayecto independiente *de toda localidad*, pero, especialmente, de toda *localización*. Un trayecto

inscripto solamente en el tiempo, un tiempo astronómico que progresivamente contamina la multiplicidad de los tiempos locales. Es verdad, ya la ciencia del vuelo de un proyectil, la balística de la bala de cañón, del obús o del misil, anticipaba ese hecho, aunque con una *localización gravitacional* ligada al centro de la Tierra. Con el escape extraplanetario, ese eje de referencia desaparece a su vez. Del exocentramiento de un cuerpo en vuelo por sobre el suelo, pasamos de repente al egocentramiento: el centro ya no está situado en el exterior, es su propia referencia, su "eje motor" (Virilio, 1997 B: 171).

Como lo ha explicado la física, los mayores niveles de velocidad se obtienen en la medida en que disminuye la relación del móvil con la superficie de su movimiento, en la medida en que el roce con el espacio tiende a cero (aunque, en sentido estricto, jamás se llegue a esa situación límite). Es esta precisamente la situación que la comunicación mediática de la época de las transmisiones parece emular, pues ella supone esta tendencia hacia el movimiento sin móvil, sin roce, lo que entrega un tiempo sin espacio, un acontecimiento sin historia. A partir de esta situación, la aceleración máxima de la velocidad de la luz se convierte progresivamente en una verdadera mediatización de la experiencia (hecho que comprobaría, por otra parte, el carácter mediático de la velocidad en general). En la actualidad ya es un hecho para todos que la comunicación mediática en tiempo real, instantáneo, es parte integrante de nuestras vidas; no es difícil comprobar hasta qué punto condiciona cada vez en mayor medida la velocidad de aparición de los fenómenos. La imagen televisada en directo, la circulación de imágenes y palabras en el ciberespacio o el sonido que despierta un receptor de radio no dependen de un "aquí" sino tan sólo de un "ahora"; un "ahora", desde luego, sin duración, un puro tiempo de la celeridad total, un instante absoluto. El *nunc* reemplaza al *hic*. Ya lo decía J. L. Borges en el bello poema *El instante*: "El presente

está solo".

La velocidad absoluta de las transmisiones, al basarse en un intervalo-luz que deshace el continuum espaciotemporal, que desbarata tanto al espacio de la materia como a la duración del tiempo, deja en suspenso la yuxtaposición permitiendo, por consiguiente, la simultaneidad. Una consecuencia que se deriva de este hecho es la emergencia de la *tele-presencia*, la cual, confiesa Virilio, "es el problema filosófico por excelencia" (Virilio, 2003 A: 93). Una persona puede estar o una acción puede ocurrir *al mismo tiempo* aquí y allá. Con la telepresencia, la *teletopía* reemplaza a la *atopía* y a la *utopía*. En una imagen televisada en directo, por ejemplo, lo que ocurre en un espacio físico y en un tiempo determinado (realidad cronológica, tiempo diferido), es también lo que ocurre en el aquí instantáneo de las imágenes en la pantalla (realidad cronoscópica, tiempo real, tiempo en directo). Scott Lash ha sugerido al respecto que con la emergencia de la llamada sociedad de las comunicaciones ingresamos en una época en la cual la experiencia temporal ya no es, en sentido estricto, una experiencia del tiempo, sino de la velocidad (Lash, 2005). También hay en la teoría de Lash una comprensión de los medios en función de la duración y de la extensión que implican: los antiguos medios operan según una proximidad espacial y temporal, mientras que los viejos medios (modernos) comprimen el espacio pero reflejan el tiempo, en tanto que los medios propios de la revolución de las transmisiones operan a partir de una conmutación de las distancias y de un tiempo instantáneo: actúan, pues, a gran distancia en tiempo real. Según Lash, si por "tiempo" entendemos el tiempo lineal al que nos acostumbró la modernidad occidental, con la aceleración de las comunicaciones ingresamos en una crono-experiencia de la velocidad que implica el ser después del tiempo (Lash, 2005). Inspirándose en Virilio, del cual habla explícitamente en su libro, escribe: "La cronología del tiempo de hoy es la velocidad de la

luz: el tiempo instantáneo en el cual –con la reducción incesante de la distancia entre partida y llegada– se da el arribo simultáneo de todo sin que nunca haya una partida” (Lash, 2005: 230).

De manera que, con la revolución de las transmisiones y las comunicaciones, el tiempo se independiza de la extensión material, el espacio se virtualiza, la realidad se desdobra en realidad y telerealidad. En este sentido, a partir de la consolidación social del carácter *estereoscópico* de lo real, “estamos preparados para abandonar nuestros hábitos de ver y de pensar, para aprehender un nuevo tipo de “relieve” que vuelve a cuestionar hasta la utilidad práctica de la noción de *horizonte* y, por tanto, la “perspectiva” que hasta ahora nos permitía reconocernos *aquí y ahora*” (Virilio, 1997 B: 64). Nuestra perspectiva se modifica desde el momento en que la profundidad de campo, otorgada por el horizonte *aparente* de la geografía, cede su primacía a una profundidad de tiempo, entregada esta vez por el horizonte *trans-aparente* de las ondas electromagnéticas de la televisión, la radio o el ciberespacio. Estando en la base de la existencia de la *estérealidad*, la coexistencia de la velocidad relativa y la velocidad absoluta explica la otra coexistencia, la coexistencia entre un espacio material, homogéneo y continuo, y un espacio virtual, heterogéneo y discontinuo, espacio este último muy parecido al espacio sideral, astronómico, conquistado por la velocidad de liberación. Este hecho hace que nuestra perspectiva se desdoble en actual y virtual, en extensiva e intensiva, por así decirlo, aunque no obstante todo parece indicar que se encontrará cada vez menos ligada al espacio, puesto que se hará temporal, volviéndose más intensiva que extensiva, más virtual que actual: perspectiva volátil, instantánea, como la que produce la radio; perspectiva desarraigada, elevada en el aire, etérea, como la que provoca el ciberespacio; perspectiva en movimiento, como anunció el automóvil, el cine o la televisión.

A la superficie de la extensión y de la sucesión cronológica (*surface*), que nos entregaba la materia espacio-tiempo como el relieve último, le sucede otra superficie, otro relieve: una “interfaz” (*interface*). Esta nueva superficie fenoménica es un producto de un tiempo que ya no se alarga según una linealidad o una circularidad, sino que se hunde en la instantaneidad del presente: un tiempo que ya no se “extiende” sino que se “expone”. En consecuencia, la proximidad ya no es espaciotemporal, tal como la que promovían, por ejemplo, los vehículos metabólicos o los vehículos mecánicos de la revolución de los transportes; la proximidad es ahora temporal, producida por los medios eléctricos y electrónicos de la revolución de las transmisiones. Este paso de un tiempo *cronológico*, secuencial, local, situado, animado por años-materia, a un tiempo *cronoscópico*, instantáneo, desarraigado, animado por años-luz, señala el advenimiento de una temporalidad global, de un tiempo-mundo. Y es este hecho lo que para Virilio explica la mundialización de la duración, lo que en sus propios términos denomina *virtualización*, y lo que otros prefieren llamar, sin más, globalización. No hay globalización, en sentido estricto, sino más bien virtualización, un sistema de tiempo único. La era de las transmisiones, con la velocidad absoluta del tiempo instantáneo que le corresponde, nos ha permitido emanciparnos por última y definitiva vez del espacio, pero ahora también del propio tiempo que dura. Sentimos a menudo hasta qué punto el espacio deja de pasar por debajo de nuestros pies, como sucede por ejemplo cuando corremos o cuando viajamos en avión, o a través del vidrio de una ventanilla sobre el que posamos la mirada durante un viaje en automóvil, pero también sentimos cómo, del mismo modo, el tiempo parece ya no “pasar”: sentimos, por el contrario, que el tiempo se expone, precisamente como si fuera el brillo mismo que despiden los rayos catódicos de una pantalla.

En *La velocidad de liberación* Virilio vuelve a ocupar-

se de una problemática que ya había tratado dos años antes en *El arte del motor*, libro publicado en 1993, y también en *Velocidad y política*, uno de sus primeros libros publicados. La problemática gira en torno a la relación entre tiempo real e información. La pregunta que nosotros debemos hacer ahora es la siguiente: ¿qué lugar ocupa la información desde el momento en que la velocidad absoluta emerge como la gran consecuencia de la revolución de las transmisiones? Lo primero que podría decirse al respecto es que existe una afinidad esencial entre la información y el tiempo real, instantáneo. La información, en efecto, implica desde el principio una cierta compresión del mensaje. La comunicación, al volverse cada vez más instantánea, toma a la información como su elemento más eficaz a la hora de la producción y circulación de mensajes. En este sentido, el diario ya nos había proporcionado un modelo de la era veloz de la transmisión e intercambio de información en tiempo real. Al igual que Lash, Virilio entiende que todo el amplio espectro de las actividades sociales se informacionaliza: a partir de la conquista de un tiempo instantáneo, la producción y circulación generalizada de información adquiere una relevancia superior a la producción y acumulación de bienes. La puesta en práctica de una velocidad absoluta de transmisión lleva también a que la estandarización industrial del espacio y de los comportamientos ceda su primacía ante una sincronización generalizada del tiempo y de los vínculos interactivos.

Con la revolución de los transportes la información era aún un insumo, mientras que luego se convierte en un verdadero producto. Y esto sucede sobre todo a partir de la intensificación de la revolución de las transmisiones y de su velocidad-límite, a partir de la emergencia misma del ciberespacio, de ese *no-lugar*, al decir de Marc Augé, en el cual se hace patente que la información es la tercera dimensión de la materia. Incluso, la información es la última forma de la energía, “una forma de energía aún desconocida por los físicos”

(Virilio, 1997 B: 149). La naturaleza de la información debe ser así colegida según su aspecto energético, y la energía, fuente de velocidad, debe ser comprendida según su dimensión informacional. La energía *en* información es “electrónica” o “cibernética”, mientras que la energía *en* potencia es “potencial” y la energía *en* acto es “cinética”. La velocidad absoluta es energía *en* información. Energía en imagen y en sonido, la información no es tanto entonces la tercera dimensión de la materia, junto con la masa y la energía, como la segunda dimensión, esto es, la energía misma, el último relieve de la realidad acelerada por la velocidad absoluta de la transmisión de señales. De allí su carácter inmaterial, virtual; de allí, claro está, su velocidad-luz. Ora directa, ora metabólica, ora eléctrica, ora electrónica: la energía muestra una aceleración de sus componentes, una mutación de su constitución que la asimila finalmente a la información. Lo que de algún modo u otro muestra la radio o la televisión, primero, y el ciberespacio, después, es esta mutación de la energía, esta constante y sostenida tendencia del ser vivo, humano o animal, al aumento de la velocidad, a la conquista de niveles energéticos más poderosos.

La verdad, el sentido, el valor de la información no está en su contenido, sino en la velocidad de su circulación, de su propagación, de su difusión. Virilio constata que la velocidad acaba siendo la información misma desde el momento en que la aceleración absoluta impera en el ambiente mediático. La difusión en tiempo real de la información, con la radio, el teléfono, la televisión o Internet, es posibilitada por un verdadero “motor de realidad”, motor eléctrico o electrónico, motor ciertamente inmaterial que viene a sumarse a los otros dos hasta ahora existentes: “motor metabólico” y “motor mecánico”. De estos últimos se valió la revolución de los transportes, ya que son más bien motores de movimiento vehicular, es decir, motores de desplazamiento o de movimiento histórico y geográfico. Con su velocidad relativa, estos motores produje-

ron una aceleración del *tempo* histórico. Por su parte, los motores eléctricos o electrónicos de comunicación completan esta aceleración del tiempo de la historia con una aceleración absoluta de la realidad misma. Además, es necesario tener en cuenta que estos motores de comunicación e información, que encuentran su surgimiento en la perfecta combinación de la cibernética con los medios de telecomunicación, y que son alimentados con energía *en* información, son quienes permitieron la definitiva construcción de una "logística de la percepción", en la cual la información cumple un papel sobresaliente. Es precisamente esta logística de la percepción la que dio como resultado a Internet, soporte del ciberespacio.

El desarrollo de la revolución de las transmisiones, junto con el desarrollo de la guerra en tiempo real y el despliegue de la sociedad dromológica que le es contemporánea, ocasiona que los actos de ver, saber o percibir se adelanten a la acción propiamente dicha, del mismo modo que provoca el advenimiento de una situación social en la cual el signo precede a lo real y la llegada se impone a toda partida. La geopolítica comienza a ser sustituida por una cronopolítica, en tanto que la "sociedad disciplinaria" analizada por Michel Foucault comienza a ser reemplazada por la "sociedad de control" imaginada por William Burroughs y conceptualizada por Gilles Deleuze. El mismo control del territorio se vuelve un asunto de administración del tiempo y de la propia velocidad. El territorio físico ha dejado de ser el elemento a partir del cual se pensaban y desarrollaban las guerras tradicionales, y esto sencillamente porque el control del tiempo por vía de la sofisticación técnica, con los aviones ultrarrápidos o los misiles veloces, se transforma en el elemento estratégico principal de la verdadera acción bélica. También sabemos que la arquitectura no enfrenta ya el problema de la urbanización del espacio sino el problema de la urbanización del tiempo. Para Virilio, esto implica que el poder más que nunca está hoy

sustentado en la velocidad, hasta el punto de que la velocidad misma comienza a socavar el ejercicio estable, centralizado y centralizador del poder. En última instancia, pues, lo que da riqueza y poder ya no es tanto el trabajo ejecutado sobre la materialidad del espacio o de los objetos, sino la operación sobre el tiempo inmaterial de las relaciones y de los vínculos sociales, operación que conocen y llevan a cabo muy bien aquellos que actúan en el dominio del mercado financiero o del marketing.

NOTAS:

1. Del griego φαινόμενον: aparecer, apariencia, manifestación. Cabe aclarar que, al no ser estrictamente un "fenómeno", al no presentársenos directamente en la experiencia, sino indirectamente, por el movimiento, por ejemplo, la velocidad no puede ser aprehendida por la representación, aunque ella misma es, sin embargo, fuente de representaciones, de percepciones y de acciones; en este sentido, la velocidad puede emparentarse con una realidad inconsciente. Sin embargo, aunque la considere la condición de aparición de la realidad fenoménica, no debe pensarse que Virilio hace de la velocidad la realidad primera, como si tratase de determinar por su parte la verdad de ese principio fundante que pretendió concebir desde sus comienzos la metafísica clásica occidental.

2. "La velocidad no es solamente un problema de tiempo; *un problema de medio*. Es un medio, es incluso *el* medio. Así que la gran revelación, la gran revolución, es la *revolución dramo-lógica*" (Virilio, 2003 A: 161).
3. "Mi trabajo no es solamente un trabajo sobre el discurso, sino también sobre el trayecto" (Virilio, 1997 A: 41).
4. "La velocidad del nuevo medio electroóptico y acústico se transforma en el último VACÍO (el vacío de lo veloz), un vacío que no depende ya del intervalo entre los lugares, las cosas, y, por tanto, la extensión misma del mundo, sino de la interfaz de una transmisión instantánea de las apariencias lejanas, de una retención geográfica y geométrica en la que desaparece todo volumen, todo relieve". (Virilio, 1997 B: 51). Según lo entiende Virilio, el vacío de la velocidad de la luz es el último horizonte "cosmológico", horizonte "trans-aparente" que sustituye tanto al horizonte "aparente", sobre el que se destaca toda escena, como al horizonte "profundo", sobre el que se erige el imaginario colectivo.
5. En verdad, si somos precisos, diríamos que un vehículo es algo así como un cuerpo en movimiento. Tendríamos, entonces, un vehículo "planetario", la Tierra, un vehículo "social" y un vehículo "biológico". Esta idea se condice con la polémica afirmación de Virilio según la cual la mujer sería el primer vehículo de la humanidad: "La mujer es el medio que el hombre ha hallado para reproducirse; en otras palabras, para venir al mundo. A este respecto, la mujer es el primer medio de transporte de la especie, es su prime vehículo..." (Virilio, 2003 A: 65). Escuchemos esto que también dice Virilio sobre la mujer y su relación con el cuerpo, el movimiento y la velocidad: "Señora del paso, efectivamente ha organizado hasta ahora todo lo que es velocidad; todo lo relativo con el movimiento en la vida de los hombres se inscribe en ella, está en competencia con ella". (Virilio, 1988: 88).
6. Debemos a Scott Lash esta idea. Este autor ha planteado que para Virilio "la modernidad es la historia del tiempo conquistador del espacio, de una siempre creciente 'vectorización' que destruye el espacio, la arquitectura (y lo político) de la ciudad" (Lash, 2005: 106).
7. Virilio ilustra esta idea recurriendo a la figura del faraón Tutankamon: "Todo el mundo tiene en mente la imagen del faraón Tutankamon con las manos cruzadas sobre el pecho. Es la imagen que aparece en el sarcófago. En una mano tiene el látigo y en la otra un cayado. [...] El látigo sirve, de hecho, para acelerar el carro de combate y el cayado para frenar-

lo, para retener las riendas. Por lo tanto, el poder faraónico, como todo poder, es a la vez retención, freno, sabiduría y aceleración" (Virilio, 1997 A: 18).

8. La luz es la barrera física-temporal que no puede ser franqueada, traspasada. La imposibilidad de atravesar, de vencer la barrera de la luz confirma la situación límite que vive nuestra época. La velocidad de la luz es la barrera del tiempo que confronta hoy nuestra historia. Hemos alcanzado el nivel máximo de aceleración, por lo que lo único que podemos esperar es la desaceleración o el choque contra nuestro último límite físico.

9. El espacio fenoménico, en general, y el espacio urbano, en particular, acaban siendo inseparables de su velocidad de transmisión, dejando entonces de estar colmados de materia y de estar definidos según una perspectiva geométrica.

BIBLIOGRAFIA:

- BAUDRILLARD, J. (1987) *Cultura y simulacro*, Barcelona: Kairós.
- BENJAMIN, Benjamin (2010) *Ensayos escogidos*, Bs. As.: El cuenco de plata.
- DERY, M. (1998) *Velocidad de escape. La cibercultura en el final del siglo*, Madrid: Siruela.
- LASH, S. (2005) *Crítica de la información*, Bs. As.: Amorrortu.
- VIRILIO, Paul (2003 A) *Amanecer crepuscular*, Bs. As.: Fondo de Cultura Económica.
- VIRILIO, Paul (2006) *Ciudad pánico. El afuera comienza aquí*. Libros del Zorzal, Bs. As.
- VIRILIO, Paul (2003 B) *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*, Bs. As.: Manantial.
- VIRILIO, Paul (1997 A) *El ciber mundo, la política de lo peor*, Madrid, Cátedra.
- VIRILIO, Paul (1988) *Estética de la desaparición*, Barcelona, Anagrama.
- VIRILIO, Paul (1997 B) *La velocidad de liberación*, Bs. As., Manantial.

IDENTIFICACION DEL AUTOR

LEONARDO MARCOS OITTANA

Argentino.

Licenciado en Comunicación Social por la Universidad Nacional de Rosario. Adscripto a la materia Epistemología de la Comunicación de la carrera de Licenciatura en Comunicación Social de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Institucionales de la Universidad Nacional de Rosario.

Afiliación Institucional: Escuela de Comunicación Social, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacional de la Universidad Nacional de Rosario.

Área de especialidad: Filosofía, sociología de los medios.

e-mail: oittanaleonardo@gmail.com

REGISTRO BIBLIOGRÁFICO:

OITTANA, Leandro. "Velocidad y comunicación. La revolución de las transmisiones según Paul Virilio" en *La Trama de la Comunicación*, Volumen 19, Anuario del Departamento de Ciencias de la Comunicación. Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina. UNR Editora, enero a diciembre de 2015, p. 177-194. ISSN 1668-5628 - ISSN digital 2314-2634.

FECHA DE RECEPCIÓN: 30/07/2013

FECHA DE ACEPTACIÓN: 08/10/2013